Chiar toți?

A fost constituit și lotul republican de pistă pentru sezonul competițional 1968. La propunerea selecționerilor, biroul federal a aprobat un lot de seniori (Ion Florea, V. Burlacu, G. Negoescu, P. Soare, Fl. Negoescu, Gh. Juravle, Șt. Leibner, Fl. Purcăruș, Alex. Sofronie, Șt. Cernea și D. Popovici) și un lot de speranțe (M. Lazăr, P. Tudorică, M. Pițu, N. Lemîndroiu, C. Rona, M. Ioniță, P. Dolofan, N. Gavrilă, Șt. Ștefan, P. Cîrneanu, D. Năstăsoiu, M. Nicolescu și V. Buduru). Deci, 24 de sportivi vor beneficia de condițiile speciale ale pregătirii în cadrul loturilor republicane.

După părerea noastră este bine că antrenorul **Iulian Gociman** și colaboratorii săi — **Mircea Mihăilescu** și **Constantin Voicu** — susțin lărgirea loturilor republicane. De aici, însă, și pînă la a chema în lot **absolut toți cicliștii care vin la velodrom** este o distanță cam mare. Lotul de pistă numără cu 6 sportivi mai mult decît cel de fond, deși numărul alergătorilor de șosea este cu mult mai mare decît al celor ce-și desfășoară activitatea pe ovalul de beton. În plus, volumul competițiilor prevăzute pentru anul 1968 la pistă se află cu mult sub cel angajat de fondiști. Sînt numai cîteva argumente care atestă exagerarea comisă prin acceptarea unui număr atît de mare de pistarzi în loturile republicane.

Selecționarea în lot, trebuie să se facă pe baza unor performanțe care să dea dreptul specialiștilor să întrevadă posibilități reale de progres la nivelul exigențelor internaționale. Lăsînd la o parte faptul că ciclismul nostru de pistă — cu rare excepții — nu se află la nivelul cerințelor pe plan internațional, am vrea să arătăm că o serie dintre cei propuși și admiși în lot nu ne-au făcut încă dovada aptitudinilor lor. Ne referim la N. Lemîndroiu, C. Rona, M. Ioniță, M. Nicolescu și V. Buduru — ca să vorbim numai de cazurile cele mai evidente.

O altă observație se referă la faptul că nici un tînăr ciclist din provincie nu a fost chemat la lot. Chiar dacă aceștia n-au avut încă posibilitatea să-și facă o obișnuință din participarea la cursele de velodrom, federația ar fi putut — așa cum a procedat în cazul unor bucureșteni — să-i crediteze pentru un sezon. Avem credința că în provincie se găsesc — și la pistă — mai multe talente. De ce să nu le verificăm?

Propunem, deci, federației de specialitate o atentă luare în discuție a sportivilor ce vor beneficia, începînd din aceste zile, de condițiile pregătirii la lotul republican. Investițiile materiale ce se fac trebuiesc bine drămuite. Pentru un lot atît de larg — cu atît de multe „speranțe" — sînt necesare materiale într-o cantitate foarte mare. Dispunem oare de ele? Și dacă — să admitem — le avem este bine să le terminăm atît de repede în încercări?

Iată cîteva întrebări la care cei însărcinați să conducă destinele ciclismului nostru au datoria să dea un răspuns clar, înainte de a fi prea tîrziu...

VASILE BURLACU

Reconstituirea loturilor republicane

Biroul federal — luînd în considerare și opinia ziarului nostru — a procedat la reconstituirea loturilor republicane. În lotul pentru „Cursa Păcii" au fost selecționați rutierii G. Moiceanu, W. Ziegler, I. Ardeleanu, Fr. Gera, C. Ciocan, N. Ciumeti, Gh. Moldoveanu, Gh. Suciu, I. Stoica și Gh. Răceanu, iar în lotul de speranțe Emil Rusu, C. Grigore, Tudor Vasile, Cristian Tudoran, V. Selejan, A. Suciu, N. David, S. Suditu, Gh. Ciumeti, D. Nemțeanu, I. Rădăcină și St. Cernea.

Anquetil recunoaște...

„Troteul Baracchi" — cursă contratimp-perechi — s-a încheiat cu victoria cuplului Merckx-Bracke. O surpriză, desigur. O surpriză pentru că printre învinși se află Anquetil-Guyot, Gimondi-Altig, Poulidor-Pingeon... Belgienii, se pare, au găsit acum în toamnă o formă sportivă neașteptat de bună. După cursă, Jacques Anquetil a făcut unele mărturisiri senzaționale:

„Guyot a fost mai bun decît mine. M-a asfixiat pur și simplu. Dacă aș fi putut să alerg tot așa de bine ca el, am fi cîștigat cu siguranță această cursă".

Așadar, „bătrînul" matador recunoaște... Unii spun că ar fi un început al sfîrșitului. De ce să fim răi? Anquetil a fost întotdeauna un dîrz, un ambițios, dar și un loial. Să punem, deci, pe seama acestei calități mărturisirea sa!

P. S. Ziarele nu uită să amintească că — de această dată — Jacques Anquetil s-a supus controlului antidoping...

Transferări

Biroul federal a primit și a aprobat transferarea cicliștilor ION GAVRILĂ (de la Victoria Constanța), GH. RACEANU (de la Voința București) și D. FERFELEA (de la Voința București) la clubul sportiv Steaua București. Așteptăm să vedem și cereri de... retransfer — ale cicliștilor care și-au terminat satisfacerea stagiului militar — de la Steaua și Dinamo către asociațiile sportive și cluburile care i-au descoperit și crescut.

LUI GIMONDI I SE CERE UN RĂSPUNS!

Felice Gimondi este socotit în patria sa un demn urmaș al lui Fausto Coppi. La 25 de ani, el are în palmares o victorie în „Turul Franței", alta în „Turul Italiei" — cele două mari încercări pe bicicletă — precum și prestigioase trofee cucerite în „Turul Lombardiei", Paris — Roubaix, Paris — Bruxelles. Născut la 29 septembrie 1942 la Sedrina lîngă Bergamo, Felice Gimondi este „un alergător de mare clasă, energic și ambițios, fascinat de gloria sportivă" — așa cum îl caracterizează ziaristul Pierre Chany. Dar, iubitorii ciclismului din Italia vor mai mult de la el. Recordul stabilit de belgianul Bracke, pe velodromul olimpic din Roma, i-a stîrnit. Ei îi cer acum lui Gimondi să atace recordul, să-l aducă în Italia. Mai puțin vorbăreț decît oricînd, Gimondi nu și-a spus încă părerea. Dar toată lumea așteaptă un răspuns...

Față de declarația făcută de cei prezenți la reuniunea lui Bracke — „Cel mai bun succesor al lui Bracke este... Ferdinand Bracke!" — suporterii lui Gimondi răspund provocator: „Și dacă anul viitor recordul orei va părăsi Belgia pentru a se stabili în Italia?...".

Rubrică redactată de Hristache NAUM

PETRE CIUPERCĂ 15,42 m LA TRIPLU — NOU RECORD DE JUNIORI

Într-un concurs desfășurat zilele trecute la Bacău, atletul Petre Ciupercă (Institutul Pedagogic) a realizat un nou record republican de juniori la triplusalt, cu 15,42 metri. Vechiul record — 15,28 m — fusese stabilit tot de Ciupercă în luna octombrie, cu prilejul meciului de tineret R. S. S. Ucraineană-România, de la Odesa.

Concursuri de tir în Capitală

Concursul de tir dotat cu „Cupa orașului București" desfășurat pe poligonul Dinamo a revenit trăgătorilor Gh. Vasilescu (Olimpia) și Marinei Vasiliu (Dinamo) — realizatori a celor mai bune rezultate. **Armă standard 3x20 f. băieți:** 1. **Gh. Vasilescu** (Olimpia) 568 p., 2. M. Antal (Arhitectura) 562 p., 3. D. Hrib (Olimpia) 560 p; **armă standard 3x20 f. fete:** 1. **Marina Vasiliu** (Dinamo) 564 p., 2. Aritina Bițică (Steaua) 564 p., 3. Mariana Antonescu (Arhitectura) 560 p; **armă sport 3x20 f. băieți:** 1. **A. Moraru** (Șc. sp. 1) 523 p., 2. V. Savin (Dinamo) 522 p., 3. C. Șerban (Omdea) 520 p; **armă sport 3x20 f. fete:** 1. **Mariana Borcea** (Dinamo) 533 p., 2. Melania Popescu (I.C.F.) 519 p., 3. Rodica Gorgoi (Steaua) 518 p; **pistol liber 60 f. tineret:** 1. **G. Iordache** (Dinamo) 527 p., 2. M. Teodor (Steaua) 527 p., 3. T. Păcuraru (Construcții) 527 p.

Într-o altă competiție — etapa a patra a campionatului Capitalei, Mariana Antonescu (Arhitectura) a înregistrat un nou record al țării: 572 p (v.r. 570 p) la armă standard 3x20 f. senioare).

Șase recomandă de la sine pe Leggia Varșovia...

Franke (campion olimpic)

și Pawlowsky (campion mondial)

O altă participantă la Turneul internațional de scrimă de la București este echipa clubului LEGGIA VARȘOVIA, formație care aproape că se confundă cu naționala Poloniei, mai ales la sabie și spadă.

Leggia dispune de sabreri dintre cei mai reputați, nume cu o mare rezonanță pe plan internațional. Cel mai reprezentativ dintre ei este *Jerzsy Pawlowsky*. Performanțele sale: campion mondial în 1965 la Paris și în 1966 la Moscova. Anul acesta, Pawlowsky a ocupat locul 2 la C.M. de la Montreal. La aproape 40 de ani, excelentul scrimer polonez păstrează nealterate atuurile primei tinereți: forță de atac, rezistență remarcabilă și o mobilitate de-a dreptul dezarmantă. În plus, el este posesorul unui bagaj tehnic cum îl au foarte puțini dintre sabrerii de celebritate mondială (Rilski, Arabo, Mavlihanov ș. a.). Lotul sabrerilor de la Leggia mai cuprinde pe *Janus Kurczab, Jozef Nowara* și *Andrej Piatkowsky*.

La spadă, de asemenea, vor fi prezenți trăgători cunoscuți, ca *Henrik Nielaba*, fruntaș în multe concursuri și competiții europene, *Bogdan Andrejewsky, Kaczmir Barbunsky* și *Janus Borzymowsky*, componenți ai echipei reprezentative a Poloniei.

Floretiștii Leggiei vor sosi în Capitală în frunte cu *Egon Franke*, campionul olimpic de la Tokio. Franke, accidentat în 1965, a ieșit, pentru un timp, din activitatea sportivă. Dar el reintră puternic în actualitate, în dorința de a atinge, anul viitor, forma cea mai ridicată, în măsură să-i asigure și la Ciudad de Mexico medalia de aur. Franke își pune mari nădejdi în turneul de la București, unde va încerca să atace locul I. De aici — socotește el — va începe marea călătorie spre Mexic... Alături de Franke, în fața planșelor se vor alinia cîteva tinere speranțe ale floretei masculine poloneze ca *Janus Szymanowsky, Marian Woynicka* și *Marek Poznansky*. Este, de asemenea, posibil ca la lotul floretiștilor să fie adăugat și cunoscutul trăgător *Janus Rozycki*.

Cel mai de perspectivă, ca vîrstă, este lotul floretiștelor. Cu excepția *Ewei Ploch* (22 de ani), echipa Leggiei cuprinde sportive abia trecute de juniorat ca *Hallina Lyzonczyk, Bohumila Kamecka, Jolantha Raymowska* și *Bozen Woznycka*. Dintre acestea, cele mai cunoscute sînt Ewa Ploch și Hallina Lyzonczyk, floretiste care au mai evoluat la diferite concursuri internaționale organizate în România.

În concluzie, Leggia Varșovia aduce la București un lot puternic în măsură să facă față cu succes marii confruntări sportive internaționale care va începe sîmbătă. (t. st.)

Pe urmele unei scrisori sosite la redacție

GLOBE-TROTTERII DE LA „ENERGO-TURING-CLUB" PORNESC LA DRUM

Joi, în zori, la ora 4, mărșăluind pe șoseaua București—Ploiești, sfidînd autostopul — iată inițiativa unui grup de tineri, călăuziți de un principiu esențial: să facă mișcare în folosul organismului lor, de dragul exercițiului fizic propriu-zis. Deci, sport pentru sport. Condițiile? Simple, aproape biblice, pentru că totul se referă la umbletul pe jos, apostolesc.

— Să ne înțelegem, nu e vorba de marș. Nu, noi doar umblăm. Umblăm ca să ne mișcăm, să gustăm binefacerile mișcării în aer liber, umblăm pentru a vedea. Cum, adică, numai din goana automobilului pot fi văzute frumusețile naturii? Ca unii care nu vom avea posibilitate să ne cumpărăm automobil decît peste un număr de ani, cînd, ingineri fiind, ne vom adînci în profesie și vom avea asigurate venituri consistente, nu vrem să pierdem acești ani frumoși, „anii de aur" ai primei noastre tinereți și mergem și vedem. Da, umblăm, umblăm pe jos!

Astfel ne-a vorbit un student din anul V al Facultății de energetică de la Institutul politehnic „Gheorghe Gheorghiu-Dej" din București despre condițiile în care un întreg grup, mereu mai numeros, al colegilor de facultate, de cămin, de cantină, promovează noul și totuși milenarul sport pe care îl practică...

E Victor Mirea care, pentru moment, asumă sarcinile de președinte al grupului, fără statute, ci numai prin bună înțelegere verbală. Din „grupul fondatorilor" mai fac parte: Constantin Oprescu, Tiberiu Hovanet, Cristian Rădulescu și Emil Brașoveanu. Sînt, cum s-ar spune, ctitorii așezămîntului de umblători. Lor li s-au alăturat alții, alcătuind astăzi un adevărat club pe care l-au denumit chiar ei „ENERGO—TURING—CLUB".

Globe-trotteri în toată ființa.

— Picioare zdravene ai? Voință ai? Timp îți faci, fără să chiulești de la cursuri? Ei, atunci vino cu noi!

Acestea-s formele de „racolare", de selectare, de înscriere și de legitimare... Simplu, ca tot ce poate deveni măreț.

— Ne-am făcut niște socoteli care privesc sănătatea și delectarea noastră, — creierul, plămînii, ochii, auzul nostru. Stăm multe ore închiși în săliile de curs, în amfiteatre, în laboratoare, în halele de experiențe. Stăm, apoi, de trei ori pe zi în sala de mese a cantinei, după cum rămînem în camerele noastre de dormit, în bibliotecă, la cinematograf, la vreun spectacol. De ce, oare, n-am folosi împrejurarea drumului pînă la Politehnică și înapoi pentru a ne mișca în aer liber? Ne trezim, deci, cu o jumătate de oră mai devreme și o pornim pe jos. Cei ce se-nghesuie în tramvaie, în troleibuze și prin autobuze se uită compătimitor la noi, bieți pietoni. La început eram doi, trei. Acum zeci și zeci de studenți, locatari ai Complexului studențesc de la Grozăvești, folosim umbletul, mersul pe jos, în fiecare zi. Apoi, plecarea la practică. Pe șantiere, lucrul la instalări de piloni electrici pe coclauri, pe măguri, pe coaste de munte, pe dealuri sau în plină cîmpie, ne-a impus să umblăm, să umblăm mult pe jos.

— Bunăoară. — intervine Constantin Oprescu — cînd făceam practică la Luduș, am bătut drumul pe jos de la Cîmpia Turzii la Luduș, parcurgînd 25 km fără să-mi dau seama că am văduvit autobuzul IRTA de un călător... Toți sîntem cam în aceeași situație și cum am judecat la fel, am realizat clubul. Și totul merge bine — de bine ce... mergem! Acum, profitînd de oarecare răgaz, plecăm la drum lung. Pentru că fiecare dintre cei cinci membri fondatori ai grupului este originar din orașe nu prea îndepărtate de București, am hotărît să le vizităm pe rînd, începem cu Ploieștii, pe o rută de 60 de km, cinstindu-l astfel pe Tiberiu Hovanet. Plecăm joi la ora 4, în zori, și către ora 17 sperăm să fim în Ploiești. Apoi, cu trenul, revenirea la cămin, căci nimeni nu trebuie să lipsească a doua zi de la curs, la care, firește, tot pe jos vom merge. În continuare, ne propunem să vizităm Buzăul, de unde sînt originar eu, Brăila — de unde e Rădulescu, Călărașii — de unde e Brașoveanu și, la urmă, Craiova care, oricît ar fi „orașul banilor", pentru grupul nostru e „orașul prezidențial" cît mai e președinte Victor Mirea...

Acțiunea acestor tineri făuritori ai „clubului umblătorilor" ne readuce la timpurile romantice ale sportului. Dar inițiativa lor exprimă o mentalitate și un mesaj sănătos, inerent educației tineretului din anii noștri. Să le urăm deci „drum bun" acestor harnici și întreprinzători flăcăi.

De joi, „ENERGO—TURING—CLUB" își trimite globe-trotterii pe șosea... Atenție la regulile de circulație!

V. FIROIU

Automobilism

Incolo de progresele tehnicii, sau mai bine spus paralel cu ele, automobilismul și-a cîștigat pe merit locul în galeria sporturilor. Mijloc utilitar, automobilul este și „material" sportiv. Pornind de la această ambiguă semnificație, inaugurăm astăzi rubrica noastră consacrată sportului automobilistic. Vom ține seama în primul rînd de nevoile numeroșilor conducători auto începători din țara noastră, furnizîndu-le sfaturi și informații. Ne vom ocupa de latura competițională a acestui sport și de activitatea asociației automobilistice A.C.R., fără a neglija noutățile tehnice și sportive ale domeniului.

Decalogul ceții

Cel mai de temut dușman al conducătorului auto, la acest început de iarnă, este incontestabil ceața: cea mai mică neatenție poate fi cauza unui accident. De obicei accidentele nu sînt prea grave, deoarece totul se petrece la viteză mică. De altfel, cu acest capitol, viteza, ne vom ocupa pentru început.

La orice urmă de ceață, chiar dacă este vorba numai de un strat foarte subțire, albicios, lipit parcă de șosea, vom reduce considerabil viteza de rulare. Pericolul mare constă în faptul că limita vizibilității nu se poate aprecia precis niciodată. Putem să ne găsim într-o ceață puțin deasă, pentru ca brusc, în clipele următoare, să nu mai distingem nici măcar la cinci metri în fața noastră. Dacă viteza a fost redusă, ne adaptăm lesne acestei situații. Nu același lucru se va petrece cînd mergem cu viteze mai mari. Cele mai multe accidente se întîmplă în timpul ceții ziua și nu, cum s-ar crede la prima vedere, noaptea. De ce? Mai multe automobile rulează ziua pe șosea. Dintr-un motiv sau altul, primul conducător frînează, al doilea nu vede decît prea tîrziu lumina de stop (noaptea se văd luminile de frînă mai de departe!) și frînează la rîndul său mai brusc, iar cel din urma lui, dacă nu este foarte atent și nu păstrează suficientă distanță, îl lovește. Gata accidentul! Aripi îndoite, capote înfundate, ba chiar și radiatoare, motoare scoase din uz... Dar să vedem cum se pot preveni și evita aceste neplăcute întîmplări.

1. Reduceți viteza în funcție de vizibilitate adoptîndu-vă astfel mult mai ușor situației.

2. Aprindeți faza scurtă și nu numai luminile de poziție, care nu se văd decît de la distanțe mult prea mici de către ceilalți conducători ce circulă în sens opus. Și mai eficace sînt, bineînțeles, farurile speciale de ceață, montate și reglate exact după indicațiile fabricii producătoare, pentru ca ele să proiecteze lumina cît mai de jos pe șosea și să fie orientate spre dreapta și drept înainte; în lipsa lor puteți folosi becuri galbene în farurile obișnuite.

3. Frînările se vor face lin, apăsînd de cîteva ori la rînd pe pedală, pentru a aprinde și stinge alternativ lumina de stop, atrăgînd celui din spate mai bine atenția că sîntem în curs de frînare. Se recomandă și acționarea semnalizatorului pentru dreapta la orice frînare, ceea ce mărește lumina aprinsă spre spate.

4. Ștergătoarele de parbriz să fie în stare tehnică excelentă și puse în funcțiune. Să nu uităm că o lamă de cauciuc de ștergător nu rezistă în condiții normale de folosire decît un an. Înlocuirea lor nu este scumpă și în orice caz mult mai ieftină decît o reparație în urma unui accident, ce putea fi evitat dacă parbrizul ar fi fost perfect curat. În rezervorul de lichid al sistemului de spălat parbrizul, adăugați, pe lîngă apă, puțin Perlan, ceea ce va înlesni o imediată și perfectă curățire a geamului. În caz de îngheț, se va umple rezervorul cu un amestec de apă, alcool și cantitate mică de glicerină.

5. Pe șosea, la apariția ceții, veți cobori aparătoarele contra soarelui; astfel ochii vor obosi mai puțin din cauza oturării unei bune porțiuni a „perdelei albe" din fața dv. Totodată, atenția este exclusiv limitată pe unghiul strict necesar, șoseaua.

6. Folosiți în timpul ceții ochelari fumurii deschiși, sau, și mai bine, ochelari de culoare galbenă; aceștia măresc considerabil vizibilitatea în ceață.

7. În ceață foarte deasă este bine să acționați încontinuu semnalizatoarele, alternînd în permanență dreapta și stînga. După cum am mai atras atenția, lumina care „se aprinde — se stinge — se aprinde" se vede mai bine și mai de departe în ambele sensuri. Mai eficace este modificarea sistemului de aprindere a luminilor de semnalizare, special pentru ceață, astfel ca ele să se aprindă și să se stingă toate concomitent. Orice electrician bun vă poate monta un comutator suplimentar și să facă legăturile și modificările necesare.

8. Dacă dintr-un motiv sau altul trebuie să opriți pe șosea, trageți mașina cît mai pe dreapta posibil, lăsați întotdeauna luminile aprinse și nu vă dați jos din mașină decît prin ușile din dreapta. Evitați astfel accroșarea portierei dv. de către o mașină care vă depășește.

9. Noaptea se va reduce viteza și mai mult, deși luminile se văd în această situație, în ceață, mai bine decît ziua. În schimb se disting mult mai anevoios limitele drumului. În special parbrizul trebuie să fie noaptea perfect curat. Dacă totuși aveți senzația că nu vedeți suficient, nu vă sfiiți să dați geamul lateral în jos și să scoateți capul afară!

10. Încă un lucru foarte important! Să știți că oprirea mașinii pe timp de vizibilitate foarte proastă nu este nici un fel de rușine. În ciuda contradicției, se ajunge în felul acesta întotdeauna mai repede, și, în orice caz, mai sigur la destinație.

F. BRANDRUP

Automobil Clubul Român în viteza întîia!

Automobil Clubul Român are, de cîteva zile, un sediu central în București, str. Nikos Beloiannis nr. 27, și, firește, la casă nouă — idei noi. Dintr-o scurtă convorbire preliminară cu secretarul general, ing. Vasile Iordăchescu, am aflat detaliile unor proiecte imediate sau de viitor apropiat pe care ne grăbim să le înfățișăm cititorilor noștri.

POSTURI FIXE DE INTERVENȚIE

În tot cursul iernii, pe traseul de mare trafic turistic București — Brașov, serviciul de asistență tehnică va funcționa cu posturi fixe instalate îndeobște pe lîngă stațiile de benzină PECO. Camionetele galbene („îngerii galbeni" cum sînt numite), bine dotate cu personal specializat și cu materiale, sînt gata de intervenție la prima solicitare. Noul constă în faptul că de data aceasta conducătorul auto, aflat cu mașina în pană, nu mai este nevoit să scruteze orizontul șoselei în așteptarea ajutorului, ci poate apela la cel mai apropiat telefon.

Pe șosea, cele trei posturi fixe sînt situate la: km 35 (Snagov, telefon 106 prin oficiul Snagov), Cîmpina, în centrul orașului (telefon 20-05) și Predeal, în oraș (telefon 14—62). Programul de lucru al acestor posturi fixe este: sîmbătă orele 12—18 și duminică orele 8—18. Panouri pe șosea vor semnala aceste posturi și numerele lor de telefon (ceea ce nu exclude tăierea și păstrarea rîndurilor de mai sus!).

Acest sistem de asistență va fi completat, începînd de la 1 decembrie, cu un post fix în București (pentru raza orașului) și o cursă zilnică permanentă între Brașov și Poiana Brașov. La București, camionetele de asistență stau la dispoziție permanent, zi și noapte, răspunzînd la telefonul 15.41.85. La Brașov, camioneta de asistență va circula regulat între Casa Oficerilor și hotelul „Sport", putînd fi de asemenea sesizată la filiala O.N.T. din orașul Poiana (telefon 13174).

Menționînd că *asistența se acordă* — în toate cazurile: pane, avarii, înzăpeziri etc. — *gratuit membrilor A.C.R.*, se naște întrebarea firească: ce vor face ceilalți posesori de autoturisme? Există un singur răspuns: nu le rămîne decît să se grăbească cu înscrierea la cea mai apropiată filială a Automobil Clubului Român!

REGLAREA FARURILOR

Pornind de la îngrijorătoarea situație a circulației de noapte — poziția nepotrivită a farurilor și implicit manevrarea lor nereglementară — A.C.R. intenționează, împreună cu organele de miliție, să instituie un post de control al farurilor pe șosea, undeva pe ruta București — Brașov. În proiect se află, de asemenea, o stație de reglare a farurilor în București cărela membrii bucureșteni ai A.C.R. sînt insistent invitați să i se adreseze, pentru a evita neplăcerile traficului de noapte.

Și acest ajutor se acordă gratuit membrilor A.C.R.

INSTRUCTAJ DE IARNĂ

Venind în întîmpinarea dorinței multor automobiliști începători, A.C.R. va relua și anul acesta — o dată cu primele înghețuri și zăpezi — antrenamentele de conducere în condiții dificile de iarnă. În parcul expoziției, din dreptul Casei Scînteii, instructori de înaltă calificare vor transmite doritorilor noțiuni teoretice și sfaturi practice privitoare la manevrarea automobilului pe polei, gheață sau zăpadă.

Pe poligonul stabilit, antrenamentele vor avea loc zilnic în orele de după-amiază.

Tur de manivelă

(prin lumea automobilistică)

● Linia de demarcație din mijlocul străzilor unui orășel californian a fost înlocuită cu o sinusoidă albă care i-a intrigat pe conducătorii de automobile. Rezultatul a fost cel dorit de autoritățile locale: în zona marcată în acest fel, conducătorii de mașini au început mersul într-o proporție mai mare decît se înregistrează la semnalizările clasice pentru reducerea vitezei.

● R. S. Cehoslovacă a început construirea unei rețele de autostrăzi care vor totaliza 1 700 km. Prima autostradă va lega orașele Praga, Brno și Bratislava și urmează să fie dată în exploatare pînă în anul 1973.

● Uzinele engleze Aston-Martin intenționează să construiască o mașină ultra-rapidă care poate atinge o viteză de 320 km pe oră.

● Noul tip de mașină Rover cu motor V8 de 3,5 litri, realizat în mare parte din aluminiu, dezvoltă o putere cu 30 la sută superioară motoarelor de capacitate egală și are o greutate mai mică cu 100 de kg.

(S. B.)

● O mare surpriză o constituie apariția noilor modele ale automobilelor japoneze Honda care, la cilindree foarte mici (360—600—800 cm), datorită motoarelor cu axe cu came în chiulasă, carburatoarelor dublu corp etc., obțin puteri specifice foarte ridicate (70—80 C.P./1000 cmc) care pînă acum cîțiva ani erau apanajul mașinilor de curse.

● Firma germană NSU a anunțat comercializarea noului automobil R 80 cu motor Wankel cu dublu piston rotativ, care, după unele aprecieri, va revoluționa tehnica automobilelor.

● Un automobil caracterizat de presa de specialitate ca extrem de reușit este noul Fiat 125, care îmbină performanțele ridicate cu confortul și securitatea. Este unul din puținele modele cu motor avînd două axe cu came în chiulasă.

● Urmare directă a campaniei de presă dusă anii trecuți de avocatul american Nader, în Statele Unite s-au adoptat o serie de legi privind evitarea poluării atmosferei de către gazele de evacuare, privind frînarea, precum și unele măsuri privind securitatea pasagerilor. Pentru a adapta mașinile europene la drasticele norme americane, constructorii au trebuit să adapteze unele dispozitive speciale la produsele lor. Firma VW, de pildă, a elaborat un sistem de injecție de benzină, funcționînd electronic, care permite o dozare corectă a amestecului aer-benzină și astfel împiedică formarea de gaze incomplet arse.

● Din ce în ce mai multe firme aplică transmisiile automate la produsele lor: Fiat 850 Idrocouvert, Vauxholl, Mercedes, Glas, B.M.C. etc. Pînă și firma Porsche, renumită prin automobilele de sport pe care le produce, a pus la punct un tip cu transmisie automată, care se pare că nu alterează cu nimic plăcerea conducerii sportive, avînd în schimb avantaje certe la circulația în oraș.

(F. P.)

„Îngerul galben" în acțiune...